Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt XLIX. — Wydany i rozesłany dnia 21 września 1872.

137.

Dokument koncesyi z dnia 14 sierpnia 1872,

na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Zellerndorf na Laa do Neusiedl.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Józef Thomas, Dr. Schanzer, Józef Langthaler, bracia Guttmann i Dr. Maxymilian Steiner podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Zellerndorf na Laa do Neusiedl, przeto ze względu na pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogółu, widzimy się spowodowani, wzmiankowanym petentom koncesyą tę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i utrzymywania ruchu kolei żelaznej parowej z Zellerndorf od ces. król. uprzyw. kolei zachodniej-północno austryackiej na Laa do Neusiedl dla połączenia z c. k. uprzyw. koleją państwa i z c. k. uprzyw. koleją Brzetysławsko-Nikolsburgsko-Grussbachską.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu kolei winny być wykonane według planów szczegółowych, przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mających.

Przy budowie należy zastósować się w szczególności także do wymagań, jakie ministerstwo handlu objawi, jakoteż do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Gdyby przy wykonaniu budowy, ze względów ekonomiczno budowniczych lub ze względów na ruch, okazała się potrzebną lub pożądaną zmiana śladów kolei lub planów szczegółowych, atoli bez zmiany kierunku kolei w §. 1 oznaczonego i w ogólności bez istotnego pogorszenia stosunków poziomu i kierunku: do zmiany takiej potrzeba zezwolenia administracyi państwa.

Budowa ziemna kolei może być ograniczona na pokład pod jeden tor.

Administracya państwa ma prawo domagać się budowy ziemnej pod drugi tor, tudzież położenia tegoż w miejscach gdzie uzna tego potrzebę, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat, dochód ryczałtowy roczny z jednej mili przewyższy sumę 150.000 zł. srebrem.

Co się tyczy używania istniejących stacyi kolei przytykających, jakoteż co się tyczy urządzenia służby ruchu w obrocie przejściowym, koncesyonaryusze zobowiązują się zawrzeć ugodę z interesowanemi zarządami kolei żelaznych. Jeżeli będzie potrzebnem rozszerzenie dworców obcych kolei, koszta poniosą koncesyonaryusze. Umowy w tym względzie zawarte należy przedłożyć administracyi państwa do zatwierdzenia.

Zastrzega się, że jeżeli porozumienie nie przyjdzie do skutku, administracya państwa poda warunki wzajemnego używania wagonów kolei sąsiednich i założenia kolei prowadzących do kopalń i innych kolei do własnego użytku.

§. 3. Koncesyonaryusze są obowiązani zacząć budowę kolei koncesyonowanej Żellerndorf-Laa-Neusiedelskiej w przeciągu 6 miesięcy od dnia nadania koncesyi a ukończyć takową i gotową kolej oddać na użytek publiczny w przeciągu następnych dwóch lat.

Dopełnienie tego zobowiązania poręczyli koncesyonaryusze administracyi państwa złożeniem kaucyi w sumie sześćdziesiąt tysięcy zł. wal. austr.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych.

Ma być także przyznane koncesyonaryuszom toż samo prawo w razie budowy kolei bocznych, prowadzących do szczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na interes publiczny uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Przy budowie i ruchu kolei koncesyonowanej, winni koncesyonaryusze trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń [mianowicie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 *) i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851**), tudzież przepisu o sygnałach z dnia 16 lipca 1872, Dz. u. p. Nr. 80], jakoteż ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

§. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzeczonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, koncesyonaryusze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, oddając na ten cel przedział lub wagon, przyczem administracya pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych w każdym kierunku godzinę odjazdu i szybkość.

Jeżeli do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego ośmiokołowego lub dwóch czterokołowych wagonów, koncesyonaryusze otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili, według słuszności ułożyć się mające.

---

*) Dz. u. p. Nr. 238.
**) Dz. u. p. z roku 1852 Nr. 1.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austryackich, natenczas koncesyonaryusze winni utrzymywać swoim kosztem i naprawiać zamiast zwykłych czterokołowych, lub ośmiokołowych wagonów, wagony poczty ruchomej, do tego celu potrzebne, o ośmiu lub czterech kołach, według wymagania administracyi pocztowej urządzone.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach, w których urząd pocztowy już istnieje lub będzie zaprowadzony, ma być wyznaczone bezpłatnie stósowne bioro pocztowe, składające się z jednego pokoju i izby na rzeczy, w gmachu kolei żelaznej; a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcyą kolei (radą zawiadowczą) a jej podrzędnemi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyonaryusze zobowiązują się pozwolić administracyi telegrafów państwa prowadzić linie telegraficzne wzdłuż kolei na swoim gruncie bez osobnego wynagrodzenia.

Administracya telegrafów winna jednak porozumieć się z koncesyonaryuszami co do miejsca na prowadzenie linii. Koncesyonaryusze winni wziąść na siebie bez osobnego wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej.

Natomiast koncecyonaryusze mają prawo przymocować do pali telegrafów państwa druty telegrafów ruchu.

Używanie telegrafów ruchu ogranicza się wyłącznie na korespondencye, odnoszące się do ruchu kolei, jeżeli administracya państwa nie wyda osobnego rozporządzenia, dotyczącego depeszy rządowych, tudzież jeżeli nie zostanie zawarta umowa, odnosząca się do depeszy prywatnych; używanie telegrafów ruchu zostaje przeto pod wpływem i nadzorem administracyi państwa.

§. 8. Wysokość cen jazdy i przewozu towarów poddaje się następującym ograniczeniom:

Taryfa maksymalna od mili austryackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:

w I klasie . . . . . 36 ct. wal. austr.
„ II „ . . . . . . 27 „ „ „
„ III „ . . . . . 18 „ „ „

Gdyby się okazała potrzeba dalszego zniżenia ceny przewozu osób, a koncesyonaryusze nie mogliby zniżyć odpowiednio cen przewozu w trzeciej klasie; obowiązani są zaprowadzić na wezwanie ministerstwa handlu IV klasę (dla stojących) z taryfą dziewięć centów od mili.

Taryfa maksymalna dla towarów przy zwykłej chyżości od cetnara cłowego i mili: 3 ct. wal. austr.

Dla obrotu lokalnego na linii Zellerndorf-Neusiedl ustanawiają się wyjątkowo następujące ceny przewozu towarów poniżej wymienionych przesyłanych pełnemi wagonami:

a) Zboże i ziarna strączkowe, wyroby młynarskie, sól, żelazo i wyroby żelazne $2^1/_2$ ct.,

b) drzewo opałowe i do rznięcia, węgiel kamienny, koks, torf prasowany, ruda, żelazo surowe, kamienie wapienne i budulcowe 2 centy wal. austr.

W obrocie przewozowym pomiędzy stacyami kolei Brzetysławsko-Grussbachskiej lub uprzyw. austryackiej kolei państwa z jednej a uprzyw. koleją północno zachodnią austryacką z drugiej strony i odwrotnie, należytości powyższe o dwadzieścia od sta zniżone zostaną.

Opłata za expedycyę będzie wynosiła od wszelkich towarów 2 ct. od cetnara cłowego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie tudzież asekuracya powszechna.

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie, natenczas tytułem opłaty za expedycyę pobierane będzie tylko 1·5 ct. od cetnara cłowego.

Co się tyczy cen przewozu innych towarów, ustanowienia składowego, klasyfikacyi towarów i innych przepisów ruchu, tak postąpić należy, ażeby też ceny i przepisy w żadnym razie nie były wyższe i uciążliwsze jak na c. k. uprzyw. kolei północno-zachodniej austryackiej.

Koncesyonaryusze są obowiązani, zaprowadzić na tej kolei w obrocie towarowym taką nomenklaturę i klasyfikacyę towarów, jakoteż takie postanowienia względem ruchu, jakie są zaprowadzone na c. k. uprzyw. kolei północno-zachodniej austryackiej.

Uregulowanie cen jazdy i przewozu towarów w granicach powyżej określonych, służy koncesyonaryuszom.

Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich.

Jeżeli zatem, któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu, przyzwala się pod pewnemi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi; natenczas zniżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy szczegółowe winny być ogłoszone publicznie.

Zresztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie taryfy jazdy i przewozu towarów; koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

Po upływie dziewięciu lat ruchu rząd ma w każdym razie prawo zniżyć odpowiednio powyższe taryfy za porozumieniem się z koncesyonaryuszami lub ich następcami prawnymi.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcya taryfy na walutę krajową ma się odbywać w sposób przez ministerstwo handlu ustanowić się mający.

§. 10. Transporta wojskowe winny być przewożone po cenach zniżonych według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż względem ulg dla podróżujących wojskowych między ministerstwem wojny a dyrekcyą kolei północnej cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwca 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkiemi lub z większą częścią kolei austryackich ułożone zostały co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyonowanej.

Postanowienia te winny być stósowane także do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich nie tylko gdy jadą na rachunek skarbu lecz oraz gdy odbywają podróż służbową na własny rachunek, jadąc na ćwiczenia z bronią lub zebrania dla

*) Rozporządzenia normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 21 Nr. 97.

kontroli; tudzież do korpusu straży wojskowej c. k. sądów cywilnych w Wiedniu, c. k. żandarmeryi i straży bezpieczeństwa i skarbowej uorganizowanych na sposób wojskowy.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austryackich kolei żelaznych ugody względem nabycia i utrzymywania w pogotowiu przedmiotów potrzebnych do transportów wojskowych i względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów polowej kolei żelaznej *) jak nie mniej do ugody dodatkowej **) względem przewozu obłożnie chorych i rannych, dla przewozu na rachunek skarbu wojskowego nadesłanych, która z dniem 1 czerwca 1871 w życie weszła.

Obowiązek ten przystąpienia tyczy się także ugody względem wzajemnego wspierania się zapomocą służby przy przewozie większych transportów wojskowych, ze spółkami kolei żelaznych zawrzeć się mającej, jakoteż do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Co się tyczy umieszczenia na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, koncesyonaryusze poddają się postanowieniom §. 38 ustawy wojskowej ***) tudzież postanowieniem ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60), tyczącej się wykonania tego paragrafu.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy, mającej nadzór nad administracyą i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróżnym.

§. 12. W razie nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austryackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy taryfy maksymalnej.

§. 13. Nadaje się także koncesyonaryuszom prawo zawiązania spółki akcyjnej i w celu pozyskania potzebnych funduszów, prawo puszczenia w obieg akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, opiewających na okaziciela lub na imię, a które będą na giełdach austryackich sprzedawane i urzędownie notowane.

Suma zebrana zapomocą obligacyi z prawem pierwszeństwa nie może przenosić trzech piątych części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą wydane w walucie zagranicznej, kwota powinna być wyrażona także w walucie austryackiej.

Obligacye z prawem pierwszeństwa powinny być umorzone pierwej niż akcye.

§. 14. Administracya państwa ma prawo przekonywać się czy budowa kolei tudzież urządzenia ruchu są wykonane we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, i zarządzić aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono, lub takowe usunięto.

Administracya państwa ma prawo wydelegować organ do wglądania w zarząd.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony mocen jest znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego tudzież zgromadzeń walnych, ile razy uzna to za potrzebne, i jeżeliby zapadły uchwały dobru państwa szkodliwe, takowe zawiesić.

---

*) Dodatek do Nr. 148 w zeszycie 42 rocznika 1870 rozporządzeń normalnych Dziennika rozporządzeń dla c. k. armii.

**) Rozporządzenie normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 22, Nr. 79.

***) Dz. ust. państwa z roku 1868 Nr. 151.

Za ten nadzor rządowy nad przedsiębiorstwem kolejowem, koncesyonaryusze ze względu na połączony z tem ciężar, obowiązani są płacić wynagrodzenie roczne, które wymierzy administracya państwa w sposób odpowiedni.

§. 15. Czas trwania koncesyi, z ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, w §. 9 lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne wyrzeczoną, ustanawia się na lat 90, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej linii; po upływie tego czasu koncesya gaśnie.

Koncesya gaśnie także, jeżeli termina ukończenia budowy i otwarcia ruchu w §. 3 postanowione, dotrzymanemi nie będą, a przekroczenie tych terminów nie może być usprawiedliwione w duchu §. 11, lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznemi i skarbowemi.

§. 16. Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupienia niniejszej koncesyi a względnie kolei koncesyonowanej w każdym czasie po upływie lat trzydziestu od dnia wydania dokumentu koncesyi.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu rzeczywisty odkup poprzedzających, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, i przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu będzie policzony na rzecz przedsiębiorstwa.

Ta kwota przeciętna będzie płacona towarzystwu jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi. Gdyby jednak przeciętny dochód czysty, w ten sposób obliczony, nie wynosił przynajmniej 5·2 proc. kapitału zakładowego na kolej rzeczywiście wyłożonego i należycie udowodnionego, ta suma minimalna będzie przyjęta za rentę roczną.

Kapitał zakładowy stanowią tak koszta budowy i pierwszego urządzenia ruchu (t. j. aż do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu na całej linii koncesyonowanej), jakoteż pięćprocentowe odsetki od wydatków na budowę i urządzenia ruchu do otwarcia ruchu narosłe, po strąceniu dochodu, osiągniętego z częściowych przestrzeni kolei, jeżeliby ruch na tychże rozpoczął się pierwej, nim nastąpi otwarcie całej kolei.

Jeżeli po upływie pierwszego roku ruchu będą wzniesione nowe budowle, lub urządzenia ruchu pomnożone; koszta ztąd powstałe mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli administracya państwa pozwoliła na zamierzone nowe budowle lub na pomnożenie urządzeń do ruchu potrzebnych a koszta zostaną należycie wykazane.

Wydatki nie poniesione dowodnie ani na roboty przygotowawcze, ani na budowę kolei lub urządzenia ruchu, tudzież zobowiązania, z powodu odstąpienia koncesyi spółce akcyjnej (§. 13), przez takową w obec koncesyonaryuszów przyjęte, nie mogą być wliczone do kapitału zakładowego.

§. 17. Przy wygaśnięciu koncesyi i z dniem wygaśnięcia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyonowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależytości, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkiemi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkiemi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jakoto: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów, o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego zdatne, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jaka odpowiada p i e r w s z e m u urządzeniu ruchu zawartemu w kapitale zakładowym.

Przez odkup kolei i od dnia tego odkupu państwo wchodzi za opłatą renty rocznej bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkiemi ruchomościami i nieruchomościami wyżej wzmiankowanemi.

Tak przy wygaśnięciu tej koncesyi, jak i przy odkupieniu kolei, koncesyonaryusze zatrzymują na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz rezerwowy, i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jakoto piece do koksu i wapna, odlewarnie, fabryki maszyn i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 18. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, koncesyonaryusze dopuszczali się zaniedbywania lub niedopełniania obowiązków koncesyą lub ustawami przepisanych, administracya państwa ma prawo zarządzić środki ustawom odpowiednie a według okoliczności unieważnić koncesyą nawet przed upływem jej trwania.

Ostrzegając surowo aby nikt przeciwko postanowieniom tej koncesyi nie ważył się działać, i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia czternastego miesiąca sierpnia w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym drugim, Naszego panowania dwudziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w.



Auersperg r. w. **Lasser** r. w. **Banhans** r. w.

